Comisión de Industria, Energía y Minería
Carpeta Nº 2035 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1611 de 2013

REGUSCI AIR COMPANY

Motores de aire comprimido
ver exposición

REGISTRO NACIONAL DE INDUSTRIALIZADORES Y COMERCIALIZADORES DE COBRE

Creación
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de mayo de 2013

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Carlos Varela Nestier.

MIEMBROS: Señores Representantes Julio Battistoni, Walter Verri, Saúl Aristimuño y Martín Lema.

INVITADOS: Por Regusci Air Company, ingeniero Armando Regusci, Presidente y señores Antonio Píriz y Marcelo Villar.

Por el Ministerio del Interior, Jefe del Estado Mayor Policial, Inspector General doctor Juan Carlos Duré y Director General de Lucha contra el Crimen Organizado e INTERPOL, Inspector Mayor José Pedro Izquierdo.

SEÑOR PRESIDENTE (Varela Nestier).- Habiendo número, está abierta la reunión.

——La Comisión de Industria, Energía y Minería tiene el agrado de recibir al ingeniero Armando Regusci, Presidente de Regusci Air Club Company y a los señores Antonio Píriz y Marcelo Villar.

Conocemos el proyecto en el que está trabajando, tanto porque ha concurrido al Parlamento como por la prensa, y nos parece importante que hoy esté aquí.

SEÑOR REGUSCI.- Ayer me hicieron una entrevista en Canal 12, para la cual había preparado un material escrito, pero finalmente no lo usé. La nota quedó bárbara; mostré la moto andando y fue muy

interesante lo que dije. Esa nota será emitida aproximadamente en dos semanas por el Canal 12. Tengo anotada una cantidad de cosas que luego leeré, pero antes quiero decir otras.

Como ustedes sabrán, existe un gran problema con la contaminación y el cambio climático global; uno prende la televisión y ve todos los días que es tremendo. Modestamente, pienso que nosotros tenemos la solución para ese problema, pero los intereses creados no nos dejan llevarla a cabo. Inclusive, el Gobierno uruguayo no ayuda y ha puesto un freno a todo el desarrollo de este sistema.

Hace cinco años que estoy pidiendo un permiso de circulación y empadronamiento de mis vehículos, y me lo han negado sistemáticamente. He tratado de hablar con el Intendente de Maldonado, y el señor Etcheverry me dijo que no podía hablar con él. Le pregunté: "¿qué pasa? ¿Cuál es la razón? ¿Son corruptos?" Y me contestó: "No le permito que diga eso porque, si no, lo vamos a meter preso". Entonces, le dije: "Bueno; métame preso, si quiere. Yo no tengo problema. No veo por qué no me quieren recibir. Lo único que yo pretendo del Gobierno -ya que no me quiere ayudar- es que por lo menos me dé el permiso de circulación y el de empadronamiento".

En Tacuarembó hay una persona -no voy a decir quién es- que tiene un tractor a aire comprimido y que quiere arar el campo 10 kilómetros a la redonda, pero no le dan el permiso de circulación porque no otorgan ningún tipo de permiso de circulación.

Reitero que fui a la Intendencia de Maldonado, presenté el proyecto, lo estudiaron y me dijeron que no me daban ningún permiso de circulación y que tampoco dan ningún tipo de ayuda. Volví a insistir y me dijeron que fuera a Montevideo, a la Dirección Nacional de Industrias. Allí presenté todos los papeles y me mandaron a la Intendencia, donde otra vez hicimos un pedido de licencia de circulación y de empadronamiento, pero no me contestaron nada. Insistí otra vez y, finalmente, me llamaron por teléfono para decirme que había cambiado todo, que ahora el Sucive era quien otorgaba los permisos y que era la oficina que me lo iba a dar. De esto hace dos o tres meses, pero hasta ahora no tenemos nada.

En la actualidad, Uruguay importa 55.000 barriles de petróleo diarios a US$ 105 cada uno; es decir que está gastando US$ 6:000.000 por día. El Gobierno invirtió cerca de US$ 1.000:000.000 con el fin de remodelar la planta de La Teja para poder importar petróleo venezolano. Si esa plata la hubiesen invertido en paneles solares y en molinos de viento, no necesitaríamos importar más petróleo.

Una casa normal -como la mía- gasta, promedialmente, unos 400 kilovatios hora de energía. Esa energía se puede suministrar con 20 metros de paneles solares. Si le ponemos molinos, mejor. Los paneles solares son mejores para la ciudad y los molinos para el campo.

He leído muchas cosas en informes pagos por los petroleros. Han dicho, por ejemplo, que Uruguay necesitaría cubrir la superficie de todo su territorio de paneles solares para dar energía a los vehículos y a las casas. Yo hice un cálculo y, de acuerdo con la energía que suministran los paneles solares por metro cuadrado, puedo decir que cubriendo una superficie de 8 kilómetros por 8 kilómetros para las casas y otra de 8 kilómetros por 8 kilómetros para los vehículos -aclaro que los automóviles gastan la misma energía que las casas- alcanzaría. También se pueden poner 500 molinos de 4 megavatios cada uno, y alcanzaría. De esa forma, dejarían la represa para los casos de emergencia. Sin embargo, Uruguay dice que no, que como la energía solar y eólica es variable, tiene que usar más petróleo para los momentos en que está faltando energía.

Debo decir que también tenemos patentado un sistema de baterías de aire. La energía se absorbe por medio del aire comprimido, se guarda y ese aire produce corriente para las casas en las horas pico. Entre las 17 y las 23 horas el precio del kilovatio está a $ 5 y, sin embargo, el resto del día el costo es de $ 2. Inclusive, en Europa hay lugares que ya están produciendo a un precio, la guardan y después la venden a otro precio.

Esto lo vengo diciendo desde hace veinte años, y ahora resulta que Bill Gates invirtió US$ 60:000.000 para hacer, precisamente, una batería de aire como la mía, con los sistemas que ellos tienen patentados y que yo también tengo patentados. Ahora se están empezando a dar cuenta de las cosas.

Estuve viviendo en Estados Unidos. En New Jersey trabajé como mecánico de autos de carrera en Borgward, una empresa que quedaba sobre la rambla. Estando allí les dije que en veinte años iba a venir una tormenta e iba a desaparecer todo, porque el viento cada vez es más fuerte y las tormentas cada vez son más graves

debido al cambio climático -del cual tanto habló Al Gore, Vicepresidente de Estados Unidos. Efectivamente, el huracán Sandy destruyó todo y dejó -las fotos lo muestran- como víboras en el mar a las torres de las montañas rusas que fueron destruidas.

Cuando llegué a Estados Unidos, lo primero que hice fue escribir al Departamento de Energía y a la Agencia de Protección del Medio Ambiente explicándoles todo; fue mi primer informe -tengo 72 informes, todos guardados en distintos lugares; aclaro esto porque los petroleros me quemaron el apartamento, pero ya tenía todo guardado en otros lugares-, y tres meses después me contestaron que no les interesaba.

En este momento, tengo que hacer una moto que cuesta US$ 3.500, de los cuales tengo US$ 1.500, que están guardados. Hay una persona -un tornero- que me hace las piezas del motor. Pedí otros presupuestos y me cobraban US$ 10.000; es un disparate porque son piezas de aluminio pequeñas, fáciles de hacer. El motor está hecho hasta la mitad; espero que se pueda terminar más adelante.

Venía conversando con Antonio Villar, que es hijo de mi señora de un matrimonio anterior, de que hay una persona que me invitó a ir a Sudáfrica, y creo que lo que pretende es hacer una negociación para pararme, porque invirtió US$ 600.000 para patentar mi proyecto en todo el mundo, pero nunca me dio un peso para hacer el prototipo. Si bien me daba US$ 1.000 todos los meses, me coaccionaba diciéndome: nunca te voy a dejar caer si cooperarás correctamente. Él es de las Islas Mauricio pero vive en Dubai. Yo fui a Dubai, donde me estuvieron dando vueltas, pero al final no hicieron nada. Allí fui a una feria sobre energías renovables y los periodistas iban a todos lados pero a mí nadie me filmó nada; solamente salí en una foto de un diario que hablaba del asunto. Es decir que hay como un complot.

Es curioso; ni siquiera sé dónde estoy parado. En Abu Dabi -uno de los Emiratos- hicieron la central termoeléctrica de energía solar más grande del mundo, y van a hacer una ciudad totalmente ecológica; inclusive, va a haber molinos de vientos entre dos edificios.

No sé qué pensar, si es que todo es mentira o verdad, porque se habla mucho del cambio climático y de todo eso pero, hasta ahora, el Gobierno uruguayo no me ha dado ningún tipo de apoyo. No tengo US$ 2.500 dólares para hacer una moto de doble expansión y de simple efecto. Tengo vehículos patentados de motores de doble efecto y de doble expansión, que le da mucha más potencia y se ahorra energía, porque tiene unos resortes que trabajan y que siempre van a lograr devolver esa energía a la rueda.

Entonces, pienso desesperadamente, y no tanto por mí, aunque para mí también es importante el dinero, porque si bien ya soy jubilado cobro $ 10.000 por mes. Ahora salió la ley de las Sociedades Anónimas que dice que hay que llenar dos formularios, el A y el B. A mí me mandan el formulario A y tengo obligación de mandárselo al Banco Central. Si no lo mando, tengo una multa, pero tengo 742 socios y cada multa son $ 700. Tengo más de US$ 200.000 de multa, y para pagarla solo percibo $ 10.000 de jubilación. Es algo bastante raro, y no sé qué va a suceder.

Pienso que para Uruguay es muy importante ahorrarse eso, pero también porque daría mano de obra en energías renovables. Es proyectarnos al futuro, porque el petróleo se va a terminar.

Lo que me da lástima es ver que van a poner una regasificadora para traer el gas. Tal vez vayan a poner vehículos a gas natural comprimido, y a final a mí me van a favorecer. Esas mismas estaciones se podrán usar para comprimir aire; lo único que habrá que hacer será cambiar la conexión a aire. Los vehículos que funcionan con aire comprimido tienen prácticamente la misma autonomía que los que utilizan gas natural comprimido.

Es más: pedí a los argentinos que me vendieran los tanques de gas natural comprimido, pero no quieren, porque saben que soy de la "oposición", ya que el petróleo y el gas están muy emparentados.

Como uruguayo, que quiero defender los intereses de Uruguay, me parece que es mi obligación tratar de que el Gobierno uruguayo tome cartas en el asunto y saque adelante este proyecto.

SEÑOR VILLAR.- Conozco el proceso del motor a aire comprimido desde muy chico, y vi cómo toda mi familia hipotecó todo por este proyecto, que puede ser una especie de sueño

Como dijo Armando, hace mucho tiempo que venimos librando esta batalla totalmente solos, sin apoyo de ningún tipo, más allá de alguno ocasional en épocas electorales, ofreciendo algo a cambio de algo.

Hace unos años, cuando estaban en juego las patentes y los medios se interesaron en esto, nuestra empresa, Regusci Air, tuvo que dar un paso importante. Como ya se dijo, la empresa tiene 742 socios, algunos a los que Armando le vendió acciones de esta sociedad por US$ 1 en la Plaza Independencia, pero ahora tiene que pagar más de $ 700 de multa y $ 6.000 a un escribano para transformar las acciones al portador en nominativas; más que acciones eran colaboraciones a un loco que soñaba con construir un motor a aire comprimido.

Mucha gente no cree, y piensa que es mentira o un invento; una persona llegó a pensar que había un motor escondido dentro de la carrocería. Este motor funciona a aire comprimido: se conecta a un compresor, después a un tanque y el vehículo funciona, sin petróleo, ni aceite, más que el necesario para lubricar las cadenas o los pistones.

Cuando uno vivió en otros países, con problemas mucho más grandes, con burocracias peores, se da cuenta que en Uruguay las cosas podrían ser mucho más realizables. Por eso, me cuesta tanto entender esta negativa, porque ni siquiera es un problema de partidos políticos, porque los tres partidos mayoritarios estuvieron en el poder y nunca cambió la negativa ante este proyecto. Realmente, no entiendo.

Armando durante años no quiso que nadie pusiera dinero para patentar, porque quería que las patentes quedaran a nombre de Regusci Air Club Company, para los socios que pusieron desde US$ 1 hasta US$ 5.000 o US$ 7.000 en los últimos tiempos. Cuando Armando tuvo que mandar toda la información al Banco Central, se preocupó de contactar a cada uno de esas personas que hace como diez años en la Plaza Independencia le dio US$ 1. Pasan los gobiernos y la respuesta siempre es la misma: no. Entonces, uno empieza a preguntarse qué intereses hay detrás de todo esto. Por supuesto, sabemos que hay empresas que importan autos, repuestos, muchas estaciones de servicio, Ancap; sabemos que vamos en contra de una serie cosas y quizás sea muy difícil cambiar, pero el motor a aire comprimido es una realidad.

Creo que los Gobiernos y las Intendencias nunca tomaron conciencia, por más loco que parezca, que se trata de un vehículo que funciona a aire, el mismo que respiramos. Sin embargo, a veces le palmearon la espalda a Armando, porque el mismo año que le negaron el permiso de circulación, le dieron el Premio Génesis por investigación. Inclusive, cuando importamos un compresor de Alemania, que era carísimo, intentamos que, por lo menos, se nos exonerara del pago de algunos impuestos, pero se negaron, y estamos hablando de un compresor para investigación y no para negocio. Siempre la respuesta fue la misma, y no podemos entender cuál es el problema. Quizás sea ese: que la Regusci Air Club Company está ofreciendo un vehículo que va en contra de todo, porque funciona a aire, y si alguien tuviera un molino para cargar el compresor, gastaría cero peso para movilizarse. Por supuesto, esto va en contra de enormes intereses. Igual seguimos adelante.

Asimismo, nuestra familia recibió múltiples amenazas. Aunque parezca mentira, nos quemaron un apartamento, luego de recibir una serie de amenazas, cuando Armando salía mucho en televisión. Un día, de una forma que Bomberos no lo pudo explicar, se incendió nuestro apartamento; por suerte, Armando fue precavido y se le ocurrió comprar un maletín antifuego, donde puso las patentes y las últimas investigaciones; todo eso se salvó. En otra oportunidad, fue a Bahía, Brasil, a desarrollar el motor, y lo raptaron; cuando fue a Dubai, tampoco pasó por un buen momento; también lo quisieron llevar a Irán.

De tanto deambular la familia decidió volver a Uruguay, pensando que acá, por fin, podríamos sacar el proyecto adelante, pero no fue así. Inclusive, Armando hace poco presentó los planos del vehículo a la Intendencia de Maldonado, no para que apoyara el proyecto, sino simplemente para saber cuánto tendría que pagar para circular, pero la respuesta fue negativa. A Armando lo pasearon desde la Intendencia al Ministerio de Industria, Energía y Minería, al Sucive, y no le contestaron. Todos estos años lo pasearon de un lado para otro, y la respuesta siempre es la misma: no.

Cada vez que Armando adquiere un perfil un poco más mediático, enseguida llegan las amenazas. Una vez nos amenazaron de que nos prenderían fuego la casa y, por casualidad o no, la casa se incendió. En todos estos años nos amenazaron.

Como socio, como familiar e hijo de Armando me pregunto hasta cuándo en Uruguay vamos a dejar que pase este tipo de cosas. Es como si aceptáramos que los demás fijaran el rumbo y nosotros lo seguimos. Por

supuesto, no estoy diciendo que de aceptarse este proyecto se cambiaría la matriz energética, aunque fuera así, pero esto es la punta de algo muy grande.

Hace muchos años Armando ofreció al gobierno uruguayo que si desarrollaba su proyecto en la flota pública, no cobraría el uso del royalty correspondiente; ni siquiera le contestaron.

Me pregunto si la gente creerá que este motor funciona. Inclusive, el uso de este motor es ilimitado y podría funcionar en trenes, camiones, ómnibus, tractores, etcétera. Es más: lo que Armando patentó ahora, son dos fases anteriores al último diseño del motor de triple expansión. Hay una realidad: el último socio de Regusci Air, que puso dinero a través de una empresa para patentar el motor en todo el mundo, invirtió más de US$ 600.000 para pagar las patentes; esa fue la única forma que encontramos para proteger las patentes de los motores.

Armando se levanta a las cuatro de la mañana a hacer cálculos y es la una de la mañana y él sigue; no para. Ahora avanzó mucho más en los motores que tiene patentado. Por supuesto, no lo publica porque sacar esta innovación al mercado sería quedar totalmente desprotegido, y cualquiera podría copiar la idea.

Las mismas personas que invirtieron en la patente llevaron a toda la familia a Dubai, pero allá se trancó todo, porque querían que todas las decisiones pasaran por otra persona y no cumplieron con lo pactado al principio. Estas mismas personas son las que quieren llevarlo a Johannesburgo; en principio quisieron que fuera toda la familia, pero ahora quieren que vaya Armando y mi hermano más chico: más de lo mismo. Hace años que nuestra familia está peleando para que el proyecto se desarrolle en Uruguay, pero solo recibimos portazos.

En una oportunidad nos fuimos a Estados Unidos porque una universidad quiso desarrollar un modelo en base del motor de Armando, pero cuando obtuvo un vehículo funcionando, le dijeron: "Se terminó el contrato. Muchas gracias. La investigación está hecha. Vuelva tranquilo a Uruguay". Lo mismo pasó en Dubai, y ahora se presenta la posibilidad de ir a Sudáfrica. En realidad, nuestra familia no quiere vivir como los gitanos, y por eso vinimos a nuestro país.

El año pasado pedimos una entrevista en Presidencia; primero nos dijeron que sí, y después, sin motivo alguno, no. Queríamos plantear a Presidencia básicamente lo mismo, si las personas que están en el poder, el gobierno, creen que es posible desarrollar este proyecto.

Este motor, y lo avalan las patentes, funciona, y a aire, por más increíble que parezca. Sin embargo, seguimos viendo espaldas y puertas cerradas.

En síntesis, pedimos a la Comisión que busque una alternativa a todas estas negativas y que cada uno piense si esto no podría favorecer al Uruguay y a toda la sociedad. Además, debemos pensar que estamos viviendo en un mundo que se está cayendo a pedazos, y el Uruguay Natural y la frase de que estamos viviendo en un mundo cada vez más contaminado me parece que son eslóganes.

Pregunto si esta no es una oportunidad real de empezar a cambiar.

SEÑOR REGUSCI.- En el LATU hice una certificación de autonomía, y un vehículo de simple expansión dio una autonomía de 52 kilómetros; con el de doble expansión, hice 118 kilómetros en Punta del Este, yendo y viniendo de la parada 1 a la 24, pero no lo certifiqué. Este motor pasa de un 20% de eficiencia a un 60%, y está explicado en nuestra página web; fue mi último trabajo.

Es el único vehículo en el mundo que es capaz de recorrer 2.400 kilómetros en un día usando solo energía renovable, porque los autos a batería tiene que parar para cargarla durante ocho horas.

Cuando importé los tanques de Francia, a razón de US$ 700 cada uno, tuve que pagar US$ 5.000 por dos tanques. Hoy en Estados Unidos se está aplicando un sistema por el cual se otorga determinada superficie a una compañía que se encarga de la red; otras compañías le suministran a la red esa energía y otras empresas dicen a quién se la quieren comprar. Ese sistema sería ideal para instalar los tanques de aire comprimido para almacenar la energía.

Olvidé decir que me ofrecieron US$ 2:000.000 para "tapar con tierra o con plata" mi proyecto, y les dije que a mí no me taparían con tierra ni con plata. Con tierra me taparán cuando Dios quiera, y no me taparán con

todos los verdes ni azules del mundo. Y te voy a contestar cantando el Himno Nacional, que dice: "Orientales, la Patria o la tumba.- Libertad, o con gloria morir.- Es el voto que el alma pronuncia, y que heroicos, sabremos cumplir (...)". Le dije: "Lo que más me gusta es la parte que dice 'Tiranos ¡temblad!'" y apuntaba con mi dedo a su cara. Entonces, la persona dio vuelta y se fue.

Yo deseo pedir permiso de circulación, de empadronamiento y que UTE construya un vehículo, ellos están construyendo vehículos a batería, ¿por qué no hacen uno a aire comprimido?-, que se hagan las baterías de aire -el Gobierno puede hacerlas- y que se empiecen a construir los vehículos.

SEÑOR VERRI.- Buenos días.

Yo ya había hablado por teléfono con el ingeniero en alguna oportunidad y, como dije en aquel momento, este es un asunto que requiere conocimientos técnicos para poder entenderlo fehacientemente. No es que creamos que no funciona; todo lo contrario.

Quiero decir que me resulta realmente interesante todo lo que han planteado y creo que esto tiene una base científica muy sólida, de acuerdo con los conocimientos y la formación que tiene el ingeniero.

De todos modos, creo que se mezclan algunas cosas como la invención en sí y la patente. Allí hay algunas cosas que no me quedan del todo claras. Por ejemplo, si la patente es suya creo que quien debería manejar este asunto es usted y no otros inversores como sucedió en este caso con esa persona de Dubái que invirtió US$ 600.000 para registrar la patente y que pretende tener más decisiones que usted sobre el invento.

Por otra parte, está el aspecto práctico del vehículo y yo quisiera saber en cuánto tiempo se carga el tanque de aire comprimido que dura 52 kilómetros en el modelo que rinde menos, y cuánto consume de energía eléctrica para poder cargarse porque, en definitiva, costo cero se da solo por paneles solares. De lo contrario, hay que pagar la energía eléctrica.

Si es posible y más allá de las gestiones que la Comisión pueda hacer ante las autoridades correspondientes del Poder Ejecutivo a los efectos de ver cómo desarrollar este proyecto, quisiera saber cuáles son los motivos por los cuales al Poder Ejecutivo no le interesa. Lo digo porque, así como usted da razones a favor, obviamente quienes dijeron que no también deben tener las suyas y sería bueno escucharlas en su momento.

Tal vez podamos coordinar una ida a su empresa para ver en acción el prototipo que tienen. Creemos que, por lo menos, va a ser una experiencia distinta, porque ver un motor que funciona a aire no es algo habitual.

Quería manifestar esto a los efectos de avanzar. Creo que vale la pena invertir horas y tiempo en tratar este tema, por lo menos para despejar dudas ya que si es viable tenemos que saber los motivos por los cuales no se avanza y, si no lo es, que nos digan cuáles son las razones por las que no se ha podido avanzar en un proyecto que así contado resulta interesante.

SEÑOR REGUSCI.- En cuanto a las patentes, debo decir que yo no tengo US$ 600.000 para patentarlo. Entonces, este socio consiguió plata de otro socio y lo patentó en casi todo el mundo. Él me hizo firmar un documento en el que se establecía que yo tenía que hacer todo lo que él decía si él patentaba en todo el mundo. Eso no lo hizo por lo que ya se podría declarar nulo. Además, este documento fue firmado sin intervención de un escribano, por lo que creo que no tiene validez. Como esa patente está presentada entre los dos corresponde el 50% para cada uno. Es decir, cuando hubiere una ganancia o un "royalty" sobre los vehículos yo pido el 3% para la Regusci Air Company y él lo pide para su empresa. Si multiplicamos ese dinero por el tiempo que dura la patente y la ganancia que se puede sacar por la venta, estaríamos hablando de ciento veinte mil millones de dólares, mucho más que lo que posee la persona más rica del mundo. O sea que en este momento estamos manejando unas cifras enormes. Ahora él quiere que yo vaya a Sudáfrica, sin decirme qué negociación va a hacer y a mí me parece que lo que quiere es tratar de meterme bajo el poncho, pero no lo voy a permitir.

En cuanto al costo puedo decir que usando energía de UTE, a la hora más barata que sale $ 2 el kilovatio hora se recorre la misma distancia pagando el 10% de lo que se paga con una moto común y lo mismo pasa respecto de los vehículos a gasolina; solo el 10%. Es aproximadamente unos 3 kilovatios de energía lo que se pagaría para recorrer esa distancia.

Respecto al tiempo que tarda en cargar, podemos decir que es de un minuto. Por eso yo digo que si se recorren 100 kilómetros a 105 kilómetros por hora, si se para un minuto para cargar y seguir se pueden recorrer 2.400 kilómetros en el día, cosa que con las baterías no es posible.

Cabe mencionar que todo esto está explicado en el Latu. Hay un video de la moto andando en el Velódromo de Montevideo.

SEÑOR VERRI.- ¿A qué velocidad se pueden recorrer 52 kilómetros?

SEÑOR REGUSCI.- La velocidad para hacer 52 kilómetros es de 18 kilómetros por hora, pero ese motor está muy mal hecho porque se desarrolló con un sistema primario. Después lo mejoré muchísimo con el sistema actual.

En la página web de nuestra empresa dice lo que recorre a cada una de las velocidades. Hay dos tipos de rozamiento: el de las ruedas que es el 0,012% del peso, o sea que si un vehículo pesa 1.000 kilos se mueve con 10 kilos. Esa es una fuerza constante y continua, independiente de la velocidad. La otra fuerza es la resistencia del aire, que depende de la densidad del aire, del coeficiente de penetración, de la superficie frontal y de la velocidad del aire al cuadrado; o sea que cada vez que se duplica la velocidad se hace cuatro veces mayor la resistencia del aire.

Como dije, todo lo mencionado está explicado en la página web: a tal velocidad, tal autonomía. Inclusive, se puede calcular la eficiencia de los motores a nafta, que cuando andan en ciudad a velocidades de 15 o 20 kilómetros por hora -ahí la resistencia del aire es mínima- gastan más, cuando tendrían que gastar menos. Tomando la eficiencia que tiene un litro de nafta quemándolo, en cuanto a las calorías que produce se hace el cálculo en Joules y demás, nos da una eficiencia de 10%. Por eso, cuando se habla de la energía que entra por el petróleo y la que se usa en el transporte hay una gran trampa, porque se pone la energía total del petróleo cuando lo que llega a las ruedas es un 10%.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una pregunta.

¿Cuál es la vinculación con la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República?

SEÑOR REGUSCI.- Solo un ingeniero, a pedido del señor Aldo Lamorte, solicitó el informe y dijo que era perfectamente viable y que estaba muy bien. Yo no tengo ningún problema en que vengan todos los ingenieros que quieran y vean el porqué de esto. Yo me baso en leyes matemáticas, por ejemplo, la ley de Boyle- Mariotte, o la ley de los gases. Así deduje una ley con la que se calcula la energía que se tiene en un tanque de aire de un litro a esa presión, por ejemplo 200 bares, y de ahí se calcula la eficiencia que ya está comprobada de acuerdo a la velocidad del aire y a la resistencia que tiene la moto cuando se mueve. Se calcula la fuerza, que es más o menos de un quilo y medio o dos, y la resistencia del aire y así se obtiene la eficiencia total del vehículo; o sea que todo está demostrado.

Me encantaría que tuviésemos una reunión con ingenieros para ver, entre todos, por qué esto sirve y demostrar que lo que estoy haciendo no es una mentira: todo es verdad. Como yo soy sudamericano los petroleros tratan de que esto no se conozca. Fíjense que a medida que esto se fue conociendo, tendría que haber surgido un montón de personas diciendo que no es cierto, que no funciona. Sin embargo, ninguno salió a sacar la cara para decir eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mi pregunta era si en todos estos años la Facultad de Ingeniería no se preocupó por estos proyectos.

SEÑOR REGUSCI.- Para nada: me ignoraron totalmente. Simplemente no me recibieron; yo hice un escrito, se lo mandé al Intendente y me contestó que tenía que ir a Montevideo. Cuando llegué a Montevideo fui a no sé qué dependencia de industria, llené un formulario; de ahí me fui a la Intendencia, hice otro pedido de circulación y de empadronamiento y volví a Maldonado. Resulta que después todo eso no tuvo validez porque lo pasaron al Sucive y ahí quedó en nada.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Pero en qué momento fue el pedido de circulación original? Porque el Sucive comenzó a funcionar hace muy pocos meses.

SEÑOR REGUSCI.- Hace dos o tres meses. Tengo todo guardado en una carpeta y además tengo un diario donde llevo lo que va sucediendo día a día. Puedo decir exactamente qué día traté de hablar con el Intendente y me contestaron que no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe, ingeniero: ¿en qué momento del año o en qué año inició el trámite?

SEÑOR REGUSCI.- Hace cinco años.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Sucive comenzó ahora. En esos cinco años, ¿usted hizo el trámite en Maldonado?

SEÑOR REGUSCI.- Claro: hice el trámite en Maldonado y me mandaron a Montevideo en varias oportunidades, al Ministerio de Industria, a transporte o una cosa así

Lo otro se hizo hace poco, también en Montevideo.

SEÑOR ARISTIMUÑO.- Quisiera suscribir lo que planteaba el Diputado Verri, porque esto ha generado una inquietud en todos los Diputados. Tal vez ha pasado frente a nosotros la oportunidad de desarrollar un proyecto que tiene connotaciones y beneficios ecológicos, económicos y de todo tipo, y no quisiera quedar con el cargo de conciencia de que no hicimos nada.

Por eso coincido en que debemos ponernos en campaña para recoger información sobre este asunto en otros sectores. Asimismo sería muy interesante tener la posibilidad de ver un motor en funcionamiento para intentar tomar posición al respecto y, de ser posible y conveniente, ayudar a que se desarrolle.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los Diputados están de acuerdo, la Mesa solicitaría al ingeniero Regusci los antecedentes de los distintos trámites que ha realizado ante los organismos públicos, a los efectos de que, como decía el Diputado Verri, tengamos la información respecto a cuáles fueron las razones sobre la negativa o la ignorancia de dichos trámites.

Entonces, lo primero que podemos hacer es preocuparnos sobre el tema y conocer las razones que se esgrimieron, porque no puede haber una negativa solo por mala voluntad. Debe existir algún motivo que deberán explicar al Parlamento las autoridades correspondientes.

Por lo tanto, la Mesa va a solicitar la colaboración del ingeniero Regusci para que proporcione a la Comisión los antecedentes de la tramitación efectuada: ante qué organismos se realizó y en qué fecha, a fin de seguir el tema y obtener las respuestas necesarias.

Como decían los Diputados que me precedieron en el uso de la palabra, no vamos a ignorar el tema ni vamos a hacer oídos sordos a los reclamos que el ingeniero Regusci está realizando: nos ocuparemos de hacer un seguimiento, tratando de sensibilizar -si fuese necesario -a quienes corresponda tomar decisiones

Creo que hay dos razones de peso en este sentido: en primer lugar, como decía el compañero Aristimuño, no debemos dejar pasar una oportunidad para el país y, en segundo término, importa que todos conozcamos con exactitud cuál es la posición oficial. Si hay una negativa debe haber una explicación; si hay desidia, tendrá que haber responsabilidad.

Por tanto, reitero que la Comisión no va a ignorar el tema, lo va a seguir. Por eso, solicitamos la documentación necesaria para continuar con este asunto.

SEÑOR REGUSCI.- Quisiera agregar que en determinado momento la gente me pidió que hiciera carritos para la basura para sacar los caballos de circulación. Hace ya como ocho meses fui a la Intendencia, hablé con Juan Canessa y me dijo que no me preocupara, que a los carritos los iban a

sacar de todas formas, pero que sí necesitaba una camioneta para llevar a los mecánicos a reparar las volquetas, a las que dos por tres estaban destrozando. Me pidió que le hiciera el presupuesto para una camioneta "pick up", que son ideales para transformar, porque donde está el compartimiento de carga se colocan los tanques y en la parte inferior se ponen los pistones. Entonces, le di el presupuesto; no recuerdo exactamente, pero creo que fue de US$ 15.000, pero no me contestó que sí, ni que no. Ni siquiera tuvo la gentileza, la educación de contestarme: "No me interesa". Simplemente no me respondió nada hasta el momento.

SEÑOR VERRI.- ¿Cuánto cuesta transformar un vehículo?

SEÑOR REGUSCI.- Los precios varían muchísimo cuando se empieza a producir en serie. Este motor es más simple, más sencillo que uno a combustión; tiene muchas menos partes y encima no gasta aceite: cada tanto se le pone grasa en el pistón. En el momento actual, para hacer un motor de este tipo, los mecánicos me están pidiendo unos US$ 10.000. Pero cuando se producen con tornos CNC en forma automática y demás, el costo sería de aproximadamente US$ 1.500 por motor. Yo tengo todas las piezas del motor hechas por computadora -mi hijo está estudiando ingeniería y sabe muchísimo de computación- y se pueden hacer los planos en tres dimensiones, donde se ve el motor en movimiento: después se hacen las piezas con todas las dimensiones. Claro que se pueden ver otros presupuestos, porque en Maldonado me pidieron US$ 2.500 por hacer el motor de doble expansión y acá US$ 10.000 por hacer unas chapitas de aluminio, lo que no tiene sentido. Pero fabricando el motor un poco en serie, el precio es el mismo que el de un motor común o menor.

SEÑOR VERRI.- ¿Qué espacio ocupan los tanques de combustible en un vehículo?

SEÑOR REGUSCI.- El volumen para una moto es de unos 50 litros en total, o sea 25 litros cada tanque; para un auto lleva un volumen de unos 300 litros. O sea que el tanque se puede ubicar perfectamente bien en la parte de atrás del vehículo. Yo tengo hecho el dibujo de un auto con la aerodinámica: en la parte de atrás se colocan los tanques, que entran perfectamente bien, sin ocupar demasiado espacio.

Otro vehículo que es ideal para transformar es la camioneta doble cabina con carga atrás. Los tanques se colocan en la parte trasera de la camioneta, ocupando la superficie donde va la carga, con una altura de un metro, con declive para mantener la aerodinámica. Con trescientos litros se pueden recorrer ciento cincuenta kilómetros.

SEÑOR VERRI.- Pero pierde la caja.

SEÑOR REGUSCI.- Sí, pero estoy hablando de un vehículo que lleva seis pasajeros. Ahora, si no se quiere perder la caja, se pueden instalar los tanques en la parte de abajo de un camión o de una camioneta. En un ómnibus se pueden colocar en la parte superior, sobre el techo, o también abajo. Esto es ideal para los ómnibus de ciudad, porque van despacio, la resistencia al aire es mucho menor y puede haber estaciones donde se carguen los tanques. Entonces, se llenaría de tanques la parte inferior del vehículo y andaría perfectamente bien.

Es importante tener en cuenta que el aire, como todos los gases, cuando se comprime se calienta y cuando se expande se enfría. Entonces, para lograr que aumente la eficiencia, en lugar de un 60%, se va casi a un 100%: el calor que se gasta al comprimir, se transfiere al vehículo para que lo use cuando el aire se expanda y se enfríe. Ahí es donde se pasa del 60% a casi el 100%, comparado con el 10% que tienen los vehículos actuales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos agradecer la presencia de nuestros invitados, quienes tienen las puertas abiertas de la Comisión para cuando lo deseen.

Obviamente, nos comprometemos a mantener el contacto con ustedes a los efectos de ir volcándoles las informaciones que recabemos de las autoridades nacionales en el ámbito parlamentario.

SEÑOR REGUSCI.- Para mí todo esto es un sueño maravilloso: les agradezco muchísimo.

(Se retira de Sala el Presidente de Regusci Air Company, ingeniero Regusci, y asesores)

(Ingresan a Sala autoridades del Ministerio del Interior)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al Jefe del Estado Mayor Policial, Inspector General doctor Juan Carlos Duré y al Director General de Lucha contra el Crimen Organizado e INTERPOL, Inspector Mayor José Pedro Izquierdo, integrantes del Ministerio de Interior.

Entre varios de los temas que tiene a estudio la Comisión, estamos considerando el proyecto de ley sobre la comercializadora de metales, específicamente sobre importación y exportación de cobre y, ligado a esto hay dos temas que tienen que ver con probables hechos delictivos. Uno de ellos es el robo de cables, que luego son fundidos para recuperar el cobre, con el enorme perjuicio social y económico que representa para nuestro país por la dimensión que adquiere. La semana pasada concurrieron a la Comisión representantes de la empresa Werba S.A. Esta empresa comercializa metales y realizaron una denuncia que nos pareció muy grave con respecto a un delito de contrabando de dimensiones que -por lo menos en lo personal- me resultaba incalculable, con todos los perjuicios que eso implica

El otro probable hecho delictivo tiene que ver con el posible contrabando que las autoridades empresariales tanto han denunciado. Por eso nos pareció importante contar tanto con la versión de las autoridades policiales como de las autoridades de la Dirección Nacional de Aduanas

Por lo tanto, nos resulta muy grato recibirlos y agradecemos la prontitud con que han respondido a la invitación de la Comisión.

SEÑOR DURÉ.- Agradecemos la bienvenida que nos han dado.

El Inspector Mayor Izquierdo es el Director de la Unidad Policial que tiene la competencia de combatir el crimen organizado y, por el Estado Mayor hay actividades en las que intervienen muchas unidades y nosotros tratamos de coordinarlas. Por ese motivo estamos acá presentes.

Luego de analizado el proyecto, la directiva que tenemos del Ministerio es apoyarlo; no vemos ninguna observación para agregar ni para sacar.

Me gustaría que hiciera uso de la palabra el Inspector Mayor Izquierdo, en su calidad de responsable de la unidad ejecutiva básica quien, además, tiene una gran experiencia en estas actividades, no solo por el destino que tiene ahora sino también por su trayectoria anterior.

SEÑOR IZQUIERDO.- En cuanto a la parte jurídica, el doctor es quien tiene más conocimiento de causa y quien puede aportar algo, pero ya dijo que hay conformidad y que no hay nada para agregar ni para quitar.

Como Dirección General de Lucha contra el Crimen Organizado tenemos participación y articulamos con los dos Juzgados Especializados en Crimen Organizado, a excepción del tema de narcóticos porque hay una Dirección General que trabaja con ellos.

En este caso especial trabajaríamos cuando existiera una organización o un delito de contrabando de cierta importancia que tuviera su origen o su destino exterior en la recepción de una materia prima habida en forma ilegal como, en este caso, el cobre, producto de la fundición o de la quema de cables.

Para nosotros es una herramienta muy importante, sobre todo el artículo 3º que nos habla de que vamos a tener acceso a un registro que se crearía con esta ley.

Asimismo, podemos prestar colaboración al señor Ministro de Industria, Energía y Minería en su tarea inspectora, según se establece en el artículo 6º.

En cuanto a las sanciones -que figuran en los artículos 7º y 8º-, nos parecen adecuadas y disuasorias para cometer este tipo de delitos. Además, agregan un agravante al artículo 350 del Código Penal, que había sido modificado, y al 350 bis se le había agregado la figura de receptación, que fue muy importante para la Policía por cuanto antes quien compraba robado cometía un delito de encubrimiento y la situación era muy leve, y ahora, con el delito de receptación, tenemos una herramienta muy importante con la que hemos logrado buenos procedimientos y le hemos dado a los Jueces un instrumento interesante. Este es un agravante que se va a agregar a ese artículo, ya que dice: "Si la receptación tuviere por objeto un bien destinado a un servicio público o de utilidad pública". Eso nos parece muy adecuado y creo que todo el texto del proyecto está muy bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- La denuncia que recibimos es de un contrabando de 200 toneladas de cobre -si no recuerdo mal- que pasaría por la frontera seca que tenemos con Brasil.

Quisiera saber si a la Policía le consta que haya alguna denuncia en ese sentido y si se ha verificado algún hecho delictivo de este volumen que, obviamente, implica una organización. Es imposible imaginar un movimiento de esas características, por toda la cadena de sucesos que lo originaría, sin que hubiera una actividad delictiva organizada. Reitero que quisiera saber si constan denuncias en ese sentido y si ha habido alguna intervención policial para verificarlas o para reprimirlas.

SEÑOR IZQUIERDO.- A mí, como Director General de Lucha contra el Crimen Organizado no me consta la denuncia. Es más: estoy tomando conocimiento ahora de la información para enfocarla y, si ya sabemos por dónde sale, tomar algunas medidas de coordinación con las unidades que están sobre la frontera o sobre los puestos móviles de Policía Caminera, porque no es un bulto pequeño; estamos hablando de un camión. Si es así, creo que se puede combatir.

Lo que conocemos y hemos combatido es el robo pequeño, que es de quien corta el cable y lo vende. Inclusive, se han detenido in fraganti, pero a veces ni siquiera llegamos al autor del delito de receptación porque, obviamente, lo protegen. Además, el delincuente no dice a quién se lo va a vender ni a quién se lo vendió, porque sabe que por el delito de hurto -que en este caso no es hurto sino tentativa, ya que uno lo detiene con los efectos del hurto inmediatamente después que lo comete- va a salir muy rápidamente de la cárcel, más allá de que tenga o no algún antecedente; esa es su actividad y es muy probable que reincida y vuelva a cometer el delito.

Además, quien hace de receptador no es quien saca la mercadería; debe haber varios receptadores que se encargan de venderla, y alguien se encarga de sacarla en forma ilegal. Inclusive, no descartamos que también le puedan vender a alguna empresa constituida, no solamente hacerlo en forma ilegal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les vamos a hacer entrega de la versión taquigráfica de la sesión anterior para que vean qué fue lo que señaló la empresa.

Me llama la atención que se brinde una información así al Parlamento y que no conste ninguna denuncia al respecto.

SEÑOR DURÉ.- Quizás haya alguna denuncia en otra unidad.

Nosotros en este momento no disponemos de la información y tampoco la podemos obtener rápidamente por teléfono; quizá haya o quizá no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por eso le entregamos la versión taquigráfica para que verifiquen si existe algún tipo de denuncia y, si no, para que tengan la información a fin de operar sobre el fenómeno.

SEÑOR DURÉ.- El Director Izquierdo tocó un tema interesante que es el de la tentativa. Por supuesto que ustedes conocen la legislación, pero en estos delitos la Policía los agarra en el momento en que están cometiendo el delito o no agarra a nadie, porque después que lo venden, no hay pruebas.

Este proyecto es una buena herramienta por la creación del registro.

Más allá del monto -porque todos los uruguayos pagamos UTE y Antel-, hay que tener presente el problema social, porque nos quedamos sin luz y la necesitamos para bañarnos, para atender a un enfermo, a un bebé. Quizás debemos analizar la conveniencia de que la tentativa se castigue como delito consumado, como ha ocurrido en los últimos años con otros delitos como el homicidio o la rapiña. Este es un aporte personal; no me fue indicado por parte de la autoridad ministerial.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo tomaremos en cuenta.

SEÑOR BATTISTONI.- Agradezco la presentación que han hecho.

En la sesión anterior concurrieron representantes de una empresa que se dedica a exportar cobre reciclado. Ellos nos manifestaron que el proyecto estaba muy bien, que estaban de acuerdo, pero nos quedó el sabor amargo de que estamos haciendo una herramienta para combatir algo y que no será efectiva. Ellos manifestaban que, sin dudas, la mayor parte del cobre robado sale por la frontera seca con Brasil. Nosotros habíamos hecho un cálculo de que podrían ser seis o siete camiones al año, lo cual es muy visible o poco visible, según cómo se mire.

También nos dieron los valores del metal que salía, y la cantidad es enorme. Cualquiera arriesga cualquier cosa con tal de sacar un camión con ese cargamento.

Tenemos la sensación de que esta ley no es una herramienta que sirva para combatir ese delito, si se confirma lo que esta empresa manifiesta. De alguna manera estamos transmitiendo al Ministerio del Interior nuestra preocupación acerca de si seguimos con este tema, si buscamos otra forma, o está fuera de nuestras manos encontrar algo que solucione el robo de cables, porque -como aquí se decía- es mucho más importante el problema social que genera un corte de electricidad o de comunicaciones que el propio cobre que se saca.

Además, en los barrios de Montevideo es sabido que hay lugares donde se quema cable de cobre -no sé si se sigue haciendo-; quemar rollos de cable no es algo que pasa desapercibido para el vecindario. No sé si ahora se hace, pero hace siete u ocho años eso era algo rutinario.

Trato de transmitir la sensación que quedó en la Comisión de que estamos elaborando una herramienta que tal vez no combata enérgicamente -como creíamos- el problema del robo de cable.

SEÑOR IZQUIERDO.- Hay dos aspectos a tener en cuenta: uno, que salga en forma ilegal y, otro, que salga en forma legal, que no lo descarto.

SEÑOR DURÉ.- Por eso entendemos que es buena esta nueva herramienta del registro, porque si hoy la Policía inspecciona una empresa y ve que tiene 10, 20 o 30 kilos de cobre, los tiene; el tema es saber de dónde proviene.

Reitero que el registro es una herramienta más y es muy interesante, pero detrás de cada herramienta está el ingenio, algo se va a inventar, pero el tema es ir poniendo obstáculos en el camino. La Policía puede ir a una empresa, ver que está el cobre y nada más.

Imagínense que ante una denuncia que exista, podemos hacer un seguimiento, ver que entró cobre y volver al otro día para ver si está registrado.

SEÑOR IZQUIERDO.- Ya hay una legislación vigente para las casas de compraventa de metales preciosos y de joyas. La Policía ha hecho muchos procedimientos, sobre todo por el robo común de alhajas que son vendidas en esos lugares. Las casas de compraventa están obligadas a llevar un registro de quién vende las joyas que declara ser de la familia; eso servía, sobre todo, para investigar los casos de las empleadas domésticas. Lo traigo a colación porque me parece que es análogo a este registro que estamos mencionando ahora.

SEÑOR VERRI.- La necesidad de crear esta herramienta es contar con un instrumento tendiente a disminuir el robo de cables que, en definitiva, es lo que causa el perjuicio. Evidentemente, lo que esta

herramienta no va a poder regular es a aquellos que están al margen de la legalidad y que, por lo tanto, van a seguir operando.

La preocupación que nos transmitieron las empresas que están legalmente constituidas es que saben que sucede, pero no es su competencia denunciarlos. Esas empresas se manejan en el mercado informal, acopian el material robado y después lo terminan sacando en los camiones, de contrabando, por la frontera seca. La Comisión estuvo de acuerdo en transmitir esta preocupación al Ministerio y ver la posibilidad de atacar ese frente que, de alguna manera, va a atentar contra esta ley, porque si no se logra frenar eso, no tiene mucho sentido el instrumento que estaríamos aprobando. De todas maneras, aclaro que todos estamos de acuerdo con el proyecto y que será aprobado por unanimidad en la Cámara así como salió en el Senado.

Quisiera saber si la Policía tiene una estimación de la cantidad de cables -metros, kilos o toneladas- que se roba por año en el país.

SEÑOR IZQUIERDO.- Esa información no la tengo porque es de UTE. Es más: muchas veces hacíamos un procedimiento, incautábamos cobre al capturarlos in fraganti, pero había que pedir a UTE que realizara la denuncia, o sea que no está todo denunciado. A veces la UTE denuncia y otras no. Entonces, tenemos que reclamar que lo haga, porque si no hay denuncia el Juez no procesa.

La UTE, como uno de los entes perjudicados, sería quien podría tener las cantidades exactas.

SEÑOR DURÉ.- Como ahora está todo informatizado, si se hace la denuncia, uno puede entrar al sistema y ver cuánto se denunció en un año; el tema es que se haya denunciado todo lo hurtado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo importante es confirmar que están de acuerdo con este proyecto de ley y que puede ser una herramienta más. Las leyes no resuelven todos los problemas, pero siempre acercan a la solución, por lo tanto es importante conocer la opinión del Ministerio del Interior al respecto.

En cuanto a la información que la empresa brinda, pueden contar con algún otro elemento para trabajar sobre este problema que a todos nos preocupa más desde el punto de vista social que económico. El efecto económico también es perjudicial, pero la calidad de vida de la gente cuando falta la energía o la comunicación se ve afectada, y en algunos momentos han sido verdaderas epidemias que han sufrido algunos barrios de Montevideo. y también del interior del país.

Si les parece bien, nos mantendremos en contacto.

Agradecemos mucho su presencia.

(Se retiran de Sala las autoridades del Ministerio del Interior)

——A los efectos de informar a la Comisión debemos decir que, tal como habíamos acordado, fijamos una reunión extraordinaria para el miércoles 22 de junio, por la mañana, a los efectos de recibir al Director Nacional de Industrias, economista Torres, con el fin de considerar los proyectos sobre industrializadora de metales y parques industriales, este último presentado por el señor Diputado Delgado.

En cuanto a la visita del señor Ministro de Industria, Energía y Minería para considerar todos los temas pendientes, prevista para el día 5 de junio, como el señor Presidente de la Cámara ha resuelto que ese día el plenario sesione fuera del ámbito parlamentario para celebrar el día del medio ambiente, va a ser imposible llevar a cabo esta reunión. Por lo tanto, coordinaremos otra fecha con el señor Ministro.

Con respecto al viaje que habíamos previsto hacer a los departamentos de Artigas y Rivera, se realizará los días 20 y 21 de junio, aunque puede haber alguna variante, sobre todo en lo que tiene que ver con la visita a la mina a cielo abierto de Minas de Corrales. En ese sentido, la Secretaría está coordinando los horarios y los traslados, que no serán aéreos sino terrestres porque es más conveniente desde todo punto de vista.

Finalmente, en la sesión del 12 de junio recibiremos a las autoridades de la Dirección Nacional de Aduanas para considerar el tema de la industrializadora de metales. Una vez recibidos todos los informes, tenemos el propósito de votar este proyecto en la Comisión en el mes de junio y elevarlo al plenario.

No habiendo más asuntos para considerar, se levanta la reunión.